



**Interpellation der Fraktion Alternative – die Grünen  
betreffend Sanierung Artherstrasse Fridbach/Salesianum bis Oberwil**

(Vorlage Nr. 3391.1 - 16901)

Antwort des Regierungsrats  
vom 27. September 2022

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Fraktion Alternative – die Grünen hat am 15. März 2022 die Interpellation betreffend Sanierung Artherstrasse Fridbach/Salesianum bis Oberwil eingereicht (Vorlage Nr. 3391.1 - 16901). Am 31. März 2022 hat der Kantonsrat die Interpellation zur Beantwortung an den Regierungsrat überwiesen. Der Regierungsrat nimmt zu den Fragen der Interpellation wie folgt Stellung:

**A. Ausgangslage**

Die Artherstrasse (Kantonsstrasse 25) ist eine Hauptverkehrsstrasse, welche den Pendlerverkehr aus dem Raum Oberwil und Walchwil mit dem Zentrum von Zug verbindet und im Abschnitt Fridbach–Tellenmattstrasse täglich von rund 8550 motorisierten Fahrzeugen befahren wird (durchschnittlicher Tagesverkehr aufgrund Verkehrszählung 2021). Die Strasse ist ebenfalls ein Teil des kantonalen Radstreckennetzes (Hauptverbindung), einer Veloroute von SchweizMobil und der Zugersee-Umrundung. Das seeseitige Trottoir misst eine Breite von mehrheitlich 2,30 m und ist für den Radverkehr zur Benützung freigegeben. Auf dem Strassenabschnitt verkehren die Buslinien 3 und 5 der Zugerland Verkehrsbetriebe. Die Artherstrasse ist im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) als historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung verzeichnet.

Das Anliegen der Interpellantin für mehr Verkehrsfläche für den Fuss- und Veloverkehr ist grundsätzlich nachvollziehbar. Das kantonale Tiefbauamt erarbeitet zurzeit das Strassensanierungsprojekt im Abschnitt Fridbach–Tellenmattstrasse in Zug. Da die Planung noch nicht abgeschlossen ist, kann lediglich ein Zwischenstand angegeben werden. Auf den rund 870 m soll – unter besonderer Berücksichtigung der bestehenden wertvollen Bausubstanz – die Strasse für das künftige Verkehrsaufkommen instandgesetzt werden. Die beiden Bushaltestellen «Salesianum» werden dabei barrierefrei ausgebaut, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit soll beim Fridbachweg eine Trottoirüberfahrt erstellt und das seeseitige Trottoir wenn möglich auf 3,00 m verbreitert werden, um den Zufussgehenden und Radfahrenden mehr Platz zum Kreuzen anzubieten. Gleichzeitig erfolgt auch eine Lärmsanierung. Die Realisierung ist frühestens 2024 geplant.

**B. Beantwortung der einzelnen Fragen**

1. *Wie viele Fussgänger und Fussgängerinnen sowie Velofahrende nutzen die Strecke zwischen Zug und Oberwil pro Tag im Schnitt?*

Bei der Zählung von 2022 über einen Zeitraum von zwei Wochen wurden 3058 Zufussgehende und 16 975 Radfahrende gemessen. Dies ergibt pro Tag im Durchschnitt 218 Zufussgehende und 1212 Radfahrende.

2. a) *Wieviel zusätzliche Fläche und wo wird dem Rad- und Fussverkehr gemäss dem heutigen Planungsstand nach der Sanierung zur Verfügung stehen?*

Das seeseitige Trottoir (Radverkehr gestattet) soll wenn möglich auf 3,00 m verbreitert werden. Somit sollen zukünftig rund 0,75 m mehr Breite für den Langsamverkehr zur Verfügung stehen.

b) *Wo werden Engpässe voraussichtlich weiterhin bestehen?*

Mögliche örtliche Engstellen mit Längen von bis zu 30 m ergeben sich bei der privaten Liegenschaft GS Nr. 1484 (Abb. 1), den beiden Kanzeln «Salesianum» und «Tellenmatt» (Abb. 2 und 3) resp. den erhaltungswürdigen Bäumen am Strassenrand (Abb. 2).



Abb. 1: Private Liegenschaft GS Nr. 1484



Abb. 2: Kanzel «Salesianum»



Abb. 3: Kanzel «Tellenmatt»

c) *Sind diese aus Sicht des Regierungsrats unvermeidbar oder aufgrund welcher Erwägungen scheinen sie ihm richtig?*

Momentan wird die bestmögliche Eingliederung der Infrastruktur untersucht. Dies erfolgt in intensiver Zusammenarbeit von Ingenieuren und Landschaftsarchitekten mit Unterstützung der kantonalen Fachstellen. Da die Planung noch nicht soweit fortgeschritten ist, kann noch keine abschliessende Beurteilung getroffen werden.

3. a) *Wird bei der Planung einbezogen, dass durch eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf der Strasse im Bereich Fridbach/Salesianum bis Oberwil mehr Platz zu Gunsten des zukunftssträchtigen Fuss- und Radverkehrs gewonnen werden kann (Flächenumwidmung zu Gunsten des Langsamverkehrs)?*
- b) *Gibt es zwingende Gesetzesbestimmungen, welche einer Reduktion der Fahrbahnbreiten auf dieser Hauptstrasse allenfalls entgegenstehen?*
- c) *Welcher Flächengewinn für den Langsamverkehr ist bei einer Reduktion von 10 km/h möglich?*

Grundsätzlich werden bei jeder umfassenden Strassensanierung alle Aspekte angeschaut. Dies beinhaltet die Bausubstanz, das Verkehrsaufkommen aller Verkehrsteilnehmenden, die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, die Lärmsanierung, den Gewässerschutz, ökologische Aspekte und dies alles unter Beachtung allfälliger zukünftigen Anforderungen. Dabei werden die aktuellen Gesetzgebungen von Bund und Kanton, der kantonale Richtplan und die Normen berücksichtigt. Aktuell sind zudem die Fachstellen des Kantons Zug und Schwyz daran, die gesamte Verbindung von Zug bis Arth einer ganzheitlichen Betrachtung zu unterziehen. Dies beinhaltet auch den Langsamverkehr.

Auf Bundesebene sind in der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21) die Höchstgeschwindigkeiten in der Schweiz festgelegt. Im Innerortsbereich gilt «Generell 50» und im Ausserortsbereich 80 km/h. Die SSV sieht zudem die Randbedingungen vor, wann eine abweichende Höchstgeschwindigkeit in Betracht gezogen werden kann (Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs). Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten abgeklärt, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind.

Vorliegend wurde durch einen externen Spezialisten ein Geschwindigkeitsgutachten erstellt, welcher unter Berücksichtigung der Strassenlärmmuntersuchung zum Schluss kommt, dass keine weitere Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h im Projektperimeter nötig, zweck- und verhältnismässig ist. Aus diesem Grund wird eine Geschwindigkeitsreduktion im Projekt nicht weiterverfolgt.

Um auf die Fragen im Einzelnen einzugehen:

- a) Um mehr Platz für den Langsamverkehr zu gewinnen, ist eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit infolge des Gutachtens keine Option und wurde nicht weiterverfolgt.
- b) Die Bundesvorgaben gemäss Art. 108 SSV wurden mit einem Gutachten geprüft. Unter Beachtung dieses Gutachtens ist eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit und somit der Fahrbahnbreite nicht angebracht.
- c) Theoretisch würde sich eine Verschmälerung der Fahrbahn in den Geraden von rund 0,40 m ergeben, wenn die Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 50 km/h reduziert würde.

4. a) *Wird mit der baulichen Sanierung der Artherstrasse gleichzeitig der übermässige Verkehrslärm saniert?*

Ja. Wie bereits eingangs erwähnt, ist bei umfangreichen Strassensanierungen die gleichzeitige Lärmsanierung beim kantonalen Tiefbauamt Standard.

*b) Falls ja, sind für die Strassenlärmsanierung beide Massnahmen an der Quelle vorgesehen, nämlich ein lärmarmere Belag sowie verkehrsberuhigende Massnahmen?*

Siehe Antworten zu Frage 3a bis c. Fest steht, dass ein lärmindernder Belag vom Typ SDA 4 eingebaut wird. Damit kann unter Berücksichtigung der zukünftigen Verkehrsentwicklung bis 2040 bei den meisten Liegenschaften der massgebende Immissionsgrenzwert eingehalten werden.

*5. a) Wie sieht es bezüglich der Wegbeleuchtung aus?*

Die Strassenbeleuchtung ausserorts wird gemäss dem geltenden Beleuchtungsreglement im Kanton Zug zurückgebaut. Dies zur Reduktion der Umweltbelastung. Die Strassenbeleuchtung innerorts wird der künftigen Strassengeometrie entsprechend in der Lage angepasst.

*b) Wird es eine dimmbare Variante wie beispielsweise in Inwil oder zwischen Cham und Zug geben?*

Das kantonale Tiefbauamt ist an der Vorbereitung, auf der Chamerstrasse in Zug einen Pilotversuch für eine verkehrabhängige Strassenbeleuchtung zu starten. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse werden dann zumal in das kantonale Beleuchtungsreglement einfließen und allenfalls zum Standard werden. Zum heutigen Zeitpunkt ist es noch verfrüht, eine definitive Aussage zu machen.

## **C. Antrag**

Kenntnisnahme.

Zug, 27. September 2022

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Martin Pfister

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart